LA VOZ DEL MAR

I.W.W.

ORGANO DEL TRANSPORTE MARITIMO DE LA I. W. W. Precio: 20 centavos

Año II Valores a Carlos Gonzalez — Casilla 1733 — Valparaíso (Chile). — Noviembre 10 de 1925. N°. 22

Int. Instituut Sociaal Geschiedenis Amsterdam

Aclaracion final

Hubiera deseado no insistir nuevamente sobre «Sindicalizacion forzosa», tema que ha sido tratado ya en los Nos. 19 y 20 de «La Voz del Mar», pero quiero hacer esta última protesta contra el cúmulo de falsedades en que incurre La Redaccion y un otro Sr. David Arancibia que olímpicamente se lanzan a largar insultos desde las columnas de nuestro periódico, contra quienes han cometido el enorme delito de poner en práctica medios sindicales que han desagradado a los que quieren erigirse en tutores y consejeros legales de la I. W. W.

La enfermedad de suficiencia está adquiriendo entre nosotros el carácter de epidemia y debemos hacer cuanto esté de nuestra parte para zafarnos de tan molesto lastre que en vez de llevarnos hacia adelante venir a compartir con nosotros las labores del sindicato, descendiendo de vez en cuando de su torre de cristal solamente para zaherirnos con su inflada suficiencia que en vez de enseñar, desorienta y acobarda a los que empiezan a dar paso en la lucha libertaria

Dice La Redaccion que el boycott de los Choferes fué resuelto por la Union Sindical, cosa absolutamente falsa. Sostengo que fué acordado libremente por todas las organizaciones de este puerto, en la Asociacion de profesores. Falso que la Union Sindical y el Sindicato de Choferes hayan arrancado declaracion alguna al Transporte Marítimo, como es falso que el boycott contra los choferes desorganizados sea diferente al boycott contra Gonzalez, Soffia y Cia. En ambos casos se defiende la integridad de una organizacion sindical amenazada por la accion contraria de los reacios, los indiferentes y los traidores organizados en asociaciones patronales.

Insisto en calificar de cristiano el concepto que de estas cosas tiene E. Galfe, por no decir mal intencionado. Al atacar tan crudamente nuestros métodos de lucha el Sr. E. Galfe se identifica con nuestros enemigos y le hace un flaco servicio a sus pretendidos ideales anárquicos.

Protesto que los Srs. retutadores se escuden en el ideal anárquico y lo acaparen para su uso exclusivo y personal. Yo no ataco ni he atacado jamas ni he desprestigiado "las ideas anarquistas" que las considero tambien mi ideal aunque mis contradictores no quieren concedérmelo. Lo que siempre he atacado es la imposicion y la pecha que "los falsos anarquistas" realizan para pretender marcar rumbos donde no saben ni siquiera orientarse. He dicho y sostengo que mas sabe el loco en su casa que el cuerdo en la agena y lo han demostrado los Sres. aludidos con su intransigencia divisionista que no ha hecho otro efecto que desorientar y enemistar a los sindicatos entre sí.

"Es idea torpe y fatua la de todos aquellos incluso" Arancibia, que creen que el problema social está encerrado en la accion de un boycott que no es sino un simple medio de robustecer las organizaciones sindicales.

Para terminar quiero felicitar al Sr. Arancibia porque tiene "responsabilidad", es decir, "no es irresponsable" como yo, La Redaccion y el Sr. Galfe, que somos quizas anónimos....

LUIS TORO.

Una vergüenza mas para el país

No podemos calificar de otra manera los actos de atropellos desmedidos del Gobierno ante los últimos desgraciados acontecimientos de la Pampa Salitrera, pues da verguenza y profunda pena al ver desfilar a la desamparada caravana de hombres, mujeres y niños, escuálidos y cansados de un interminable ir y venir tras una miserable migaja mas para cubrir sus mas primordiales necesidades.

Hoy le ha tocado el turno a mas de cuatrocientas familias productoras de la riqueza nacional, desfilar poco menos que encadenados como vulgares bandidos ante la curiosidad pública de un pueblo retrógrado e indiferente llamado La Calera.

Estos actos indignos de un gobierno compuestos por individuos audaces y rateriles es una ofensa y una baja humillacion para el proletariado nacional, máxime si se toma en cuenta que estos obreros deportados no habian tenido participacion alguna en los últimos acontecimientos de la Pampa Salitrera.

Ya que estos amorosos hombres de gobierno velan con tanto afan para resguardar los intereses creados a la sombra del fuerte y jeneroso Roto, podrían sacarse la careta y tomar ejemplos por el gobierno de México, cuyo gobierno hizo respetar la soberanía republicana despojando al pulpo capitalista Americano, en bien de las clases productoras de ese país, muy por el contrario de lo que pasa entre nosotros, cuyo territorio y toda la principal riqueza nacional, está en manos de los extranjeros a los cuales el gobierno, las autoridades y los capitalistas de acá, les rinden un culto vergonzoso de servilismo y humillacion. Demasiada razon tienen para temer que las masas productoras se apoderen de lo que legítimamente les corresponde, si el país está completamente vendido a los judíos y rapaces de otras tierras, los cuales llegan hasta nuestras playas ansiosos de apoderarse de nuestras riquezas y comerle los esfuerzos a nuestros connacionales.

Da asco tener que decir estas verdades, pero hay que decirlas, porque estos actos son indignos para los individuos que hacen alarde de glorioso patriotismo, de sagrados defensores de los derechos de soberanía nacional, éllos solo tienen nuestra generosa tierra nortiana, completamente vendida en manos de capitalistas extranjeros, siendo que ni ellos mismos pueden hacer valer sus derechos como ciudadanos libres.

De aquí se desprende que cada día aparecen mas decretos-leyes, siempre tendientes a que el pueblo productor pague nuevos tributos a las arcas fiscales, tolerando las crapuladas de los elementos extranjeros residentes en nuestro país.

Salitreras, minas, navegacion y los mas hermosos y fértiles campos, están en manos de elementos extraños. Nada nos pertenece. Ni nosotros mismos nos pertenecemos, porque hasta nuestra voluntad está moldeada por los zánganos de otros países de cuya servil actitud es única culpa nuestro flamante gobierno patriota y nuestros abnegados servidores públicos.

Vendido el país, vendidos éllos, no les queda otro camino que velar por los innume-

PASA A LA 6a. PAGINA

Los Principios de la Organizacion

El capitalismo usufructuario y la criminalidad autoritaria

Compañeros trabajadores industriales del mundo, la I. W. W. en este país, ha venido preocupando a la burguesía gobernante con la atencion para ella, el fantasma de la organizacion.

Desde muchos años la burguesía chilena ha explotado miserablemente al proletariado, lo que ha sido causa para que el proletariado se levante y se agite.

Los vampiros, gobernantes, capitalistas, han sido siempre una rémora y una tenaz oposicion al progreso y mejoramiento de la clase [illegible] desde hace muchos años la clase proletaria se viene organizando para luchar por la libertad ciudadana, lo que demuestra claramente que están mas adelantados que nosotros, y para su defensa fundaron «La Internacional». En Europa tuvo su principio entre los obreros el movimiento libertario que debería en el futuro implantar nuestros derechos, basados en la igualdad y justicia social, debido a la tiranía criminal y oprobiosa del capitalismo y el despotismo avasallador e insolente de los gobernantes.

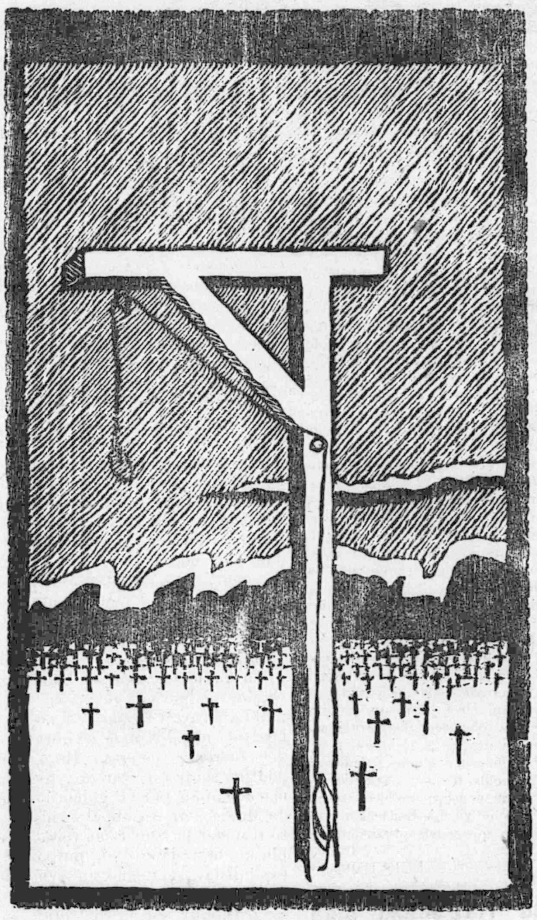
Fundada «La Internacional» aunque no sobre bases sólidas, encontró ecos simpáticos en los corazones de los oprimidos y el grito de la rebeldía estalló, aun hasta los países americanos, comenzando con esto la lucha titánica entre el capital y el trabajo. Sucesivamente estallaron huelgas que eran ahogadas por la fuerza del dinero, secundada por la brutalidad autoritaria, o sea la negacion de la libertad individual. El trabajador, que durante tantos siglos vivía adormecido, ignorando sus derechos, que recibía los latigazos del capitalismo usufructuario, no atreviéndose a reclamar o repudiar, por temor, despertaba de su letargo y entraba de lleno a una nueva era de lucha y esperanza.

El esfuerzo de «La Internacional» europea trasmontándose por los aires, se propagó con una rapidez asombrosa en la república del norte. Los Estados Unidos, que sienten en su seno la conmocion proletaria y los trabajadores con un entusiasmo febril conocieron entonces sus derechos y la gran idea de la Bandera Roja de las instituciones sociales.

En efecto, a principios del año 1884, los operarios de las grandes fábricas de Estados Unidos echaron las bases de la Federacion Yanqui-Canadiense, que debía mas tarde dar el ejemplo de solidaridad y escribir en la historia con palabras imborrables, el episodio mas grande de la causa obrera, como son los mártires de Chicago.

En el año 1886, aquella Federacion solicitó de los fabricantes canadienses la jornada de ocho horas, como trabajo máximo diario para todos los trabajadores, siendo rectificado dicho acuerdo por otra convencion celebrada en el año 1887.

Como esta peticion se estrelló con la tenaz negativa de los fabricantes canadienses, estalló una huelga general, lo que recibió como bautismo, una carga de ametralladora. El grande y elocuente bautismo, fué en verdad, para aquellos que sacrificaron sus vidas, el mas grande crimen cometido por la burguesía norte americana. La gran



ciudad americana (Chicago) presenció el movimiento nunca visto hasta entonces, con gran pavor y enojo de los capitalistas. Las autoridades dispuestas siempre a defender los intereses de los adinerados, se puso de parte de los masacradores, trató de ahogar con la fuerza bruta y criminal al grandioso y ejemplar movimiento reivindicatorio del proletariado, dándose cuenta del triunfo obrero la plaza de Hagmarkt en Chicago, en un colosal mitin. Para baldon de la justicia y escarnio del derecho, ese éxito debía ser sancionado con sangre, porque así lo exigía el prestigio de la autoridad, ante la intransigencia de los capitalistas.

Los sicarios de la autoridad, agentes de policía, se encargon (como siempre) en aquella ocasion, de disparar, en forma de naranjas, Bombas Explosivas, que debían servir para calumniar a los dirigentes del movimiento y herir a los manifestantes, y hacer perder la seriedad y justicia de la causa proletaria.

¡Así ocurrió! y las máquinas infernales hicieron estragos y víctimas en las filas proletarias, pretextaron que habían cometido desórdenes en que era necesario, que los sayones del gobierno, aplicaran un castigo ejemplar a los promotores y cabecillas del movimiento, y enseguida fueron envueltos en un bullado y preparado proceso en el que fueron condenados a muerte cinco compañeros, que por su actuacion, entusiasmo y preparacion habían sobresalido en forma descollante en aquella jornada.

El 11 de Noviembre de 1887, fué el día trágico de la inmolacion de aquellos mártires, los primeros de la causa. Adolfo Ficher, Jorje Engel, Alberto Parson, Luis Lingg y Augusto Spies son los nombres de aquellos cinco compañeros que pasaron a llenar la primera e imborrable página del sagrado martirologio de los apóstoles de la idea redentora de la justicia social, que la guadaña burguesa trata salvaje y criminalmente exterminar.

Al poco tiempo revisando el proceso, el juez, declaró que aquellos cinco martirizados obreros, habían sido inocentes y que la calumnia policiaca había sido la negra trama culpable de aquellos asesinatos.

¡Infelices y dementes burgueses, enceguecidos por la fuerza del capital, qué criminales fuísteis y todavía lo sigues siendo!! Que recto y honrado es el proceder de la justicia que se deja cohechar por el mejor postor..... y se presta voluntaria para cometer crímenes que despues ella misma los sanciona..... ¡¡Qué imparcialidad!! ¡Qué rectitud pueden adoptar en la sustanciacion de los procesos...? Bien basados estamos los trabajadores en llamarla injusticia. ¡Que sagrado deber es luchar por extinguirla!

En Chile la I. W. W. hace mas de veinte años que viene luchando por conseguir libertad, justicia y pan para no morirnos de hambre, y hemos podido palpar en nuestros grandes movimientos reivindicatorios, la tiranía y opresion capitalista de este país, que mediante la fuerza armada a su disposicion han ahogado siempre en sangre los movimientos obreros, que tratan de pedir justicia y equidad. Fresca está en nuestra memoria las mas grandes masacres cometidas con los obreros. El 21 de Diciembre de 1907, cuando nuestros compañeros del norte, en número no inferior a cincuenta mil, fueron barridos a metralla por el criminal y cobarde general Silva Renard, en la plaza Santa María, dejando tendidos en las calles a mas de tres mil obreros. La masacre de San Gregorio es otro ejemplo del procedimiento de la clase adinerada cuando se le pide un poco mas de pan. La propia capital de Chile ha sido testigo ocular en varias ocasiones de estos criminales procedimientos, masacrando a diestra y siniestra a hombres, mujeres y niños, sistema que día a dia se hace mas odioso en nuestro pueblo y que habrá de culminar mas tarde con nuestra justa venganza. Ahora las masacres cometidas por los despreciables tenientes Concha y Laiseca en los años 1920, 1921 y 1916, en los pueblos de Coronel, Lota y Curanilahue, donde ha quedado comprobado el ensañamiento

"La Voz del Mar"

Valparaíso, Noviembre 10 de 1925

NEGLIGENCIA

Por todos lados se propaga, en todos los sitios se grita, por doquier que haya un compañero entusiasta se conversa la necesidad imperiosa que hay de que los compañeros se acerquen a nuestro local, que vengan a las sesiones. No basta pagar la cuota, hay que venir camaradas a ayudar con la opinion, hay que acercarse a las asambleas a discutir los acuerdos. Pero existe en el ánimo de muchos compañeros, una fatal negligencia, envuélvelos una indiferencia cobarde, un olvido imperdonable asiste a los camaradas y deja que las cosas se hagan solas o que las haga alguien, los de siempre.

Estamos plenamente convencidos que nuestro Transporte Marítimo nos es indispensable, que sola en esta organizacion, en Valparaiso, se lucha con entereza, que defiende a pecho abierto los intereses de todos sus asociados, que levanta la frente airada y protesta por todas las injusticias, que se ocupa del mejoramiento y educacion de el proletariado y nunca de entronizar zánganos.

Entonces, camarada, aquí está tu puesto, pero con entereza y valentía. La organizacion reclama tu intelijente cooperacion y entusiasmo para luchar como deben luchar los hombres, de pie y con la frente bien alta.

Ya es bueno que hagamos algo mas que cotizar. Ya es tiempo que pienses que tienes que emanciparte y hacer una gran organizacion, no esqueletos donde especulen con tu conciencia y te aplasten con un nuevo yugo.

Piensa alguna vez en esto camarada, raciocina estas reconvenciones con calma y sin pasion. De seguro que llegarás a la conclusion de que hasta la fecha has sido un inútil, un anónimo. Procura no serlo y acude al llamado que te hacen tus hermanos de labores. No son extraños los que te llaman, no son tus propios verdugos, son tus compañeros que no le temen a las listas negras ni a las cárceles; ven con ellos camarada, aprenderás tambien a no tener miedo.

Aunemos las fuerzas, apretémosnos en torno de nuestro estandarte, eduquémosnos en el ideal libertario, hagámosnos hombres conscientes y en esas condiciones formemos una sola y grande union y entonces temblarán los verdugos y morirán los zánganos.

Seamos así y nunca de otra forma.

terrible, pues los muertos fueron arrojados a los calderos para su desaparecimiento. Y finalmente, la última carnicería humana, consumada en Iquique.

¡¡Cobardes asesinos!!, cerca de vosotros ya está lista la horca que será vuestro justo y tantas veces merecido castigo. Conocemos perfectamente a los que cometieron estas y otras tantas infames matanzas que son nuestros íntimos recuerdos.

Trabajadores: ¿dónde podemos pedir justicia si ella misma es la criminal? Formemos una Gran Union que será nuestra divisa, para así juzgar a tantos criminales que con letras de sangre están escritos en la historia de la causa proletaria.

ROLANDIN.

Carta Abierta

Al Gerente de la Cía. Sud Americana de Vapores

Señor Gerente:

Como tripulante que desde el año de 1914 está navegando al servicio de su Cia., creo tener derechos adquiridos para opinar con conocimiento de causa en el desarrollo comercial y social de la Cia. Sud Americana de vapores y sus tripulaciones.

No quiero referirme a la situacion pasada de la Cia., de su cargo. No quiero ni siquiera recordar las fabulosas ganancias que cada barco reportaba a la Cia., durante el tiempo de la guerra mundial, cuando la C. S. A. V. tenía el «monopolio» del transporte de carga y pasageros en la costa occidental de América. Recuerde Sr. Gerente que despues de la pérdida del «Limarí» quedó la Cia. en situacion de hacerse la mas potente y acaudalada Cia. de navegacion en el pacífico.

La Cia. Inglesa de vapores (P. S. N. C.) tuvo que restringir su tráfico a estas costas a causa del bloqueo aleman y necesidades de la guerra misma. La Cia. Peruana (C. P. D. C.) mala administrada y pésimamente financiada estuvo al borde de la liquidacion y aun ahora peligra la quiebra. Estas dos Cias., las únicas rivales posibles de la C. S. A. V. no pudieron siquiera igualar en buen servicio porque era preferida para todo, aun por los capitalistas ingleses y peruanos.

Tuvo, en esa oportunidad, la Cia. Sud Americana de Vapores la ocasion, como digo mas arriba, de controlar todo el comercio de esta costa. Sin embargo, no lo hizo.

De las enormes ganancias de la Cia. no se invirtió suma alguna en comprar nuevos y modernos barcos. Por el contrario se vendieron el «Teno», el «Lebu», el «Cautin» y el «Lircay»; no se reemplazó el «Limarí», ¿se repartirían entonces colosales dividendos a los accionistas? Tampoco. Las ganancias de la C. S. A. V. no se tradujeron en inversiones comerciales ni en incrementar la flota de la Cia., se compró sí el «Renaico» buque ya en uso y que tenía en venta una compañía japonesa de Navegacion en San Francisco (La Toyo Kisen Kaisha). De los fraudes y de la chuña que se produjo con la llegada y «transformacion» del «Renaico», no quiero mas bien hablar. Solo los jefes de la maestranza de la Cía. (uno de ellos hoy es muerto) saben como se lucró con el famoso barco que hoy permanece amarrado, inmóvil, mudo testigo del mal manejo de la C. S. A. V.

Un solo detalle quiero recordar. De orden de la Gerencia o de la maestranza, se quitó al «Renaico» toda la instalacion de calefaccion de los camarotes y así en el primer viaje del barco a N. York, los tripulantes podían hacerse la ilusion de que se encontraban en un frigorífico y con una temperatura «de seis grados bajo cero». La torpeza y maldad de los que mandaron «desaparecer» la calefaccion del «Renaico» fué reparada por la autoridad americana de N. York que hizo colocar estufas eléctricas en cada camarote, con cuenta y cargo a la C. S. A. V.... No menciono otros destrozos que los «técnicos» de la Chata maestranza efectuaron al desgraciado «Renaico» para no alargar demasiado esta reseña.

Quiero solo demostrar con esto la pésima administracion de una Cia. de vapores que mantiene a su servicio jefes inescrupulosos e incompetentes que fracasaron y traicionaron los intereses de la Cia. desde el hecho mismo de la compra del barco.

Conducta para con los tripulantes

Cuando se dictó la ley del cabotage, se habló en todos los tonos de las nuevas adquisiciones de navegacion que la C. S. A. V. haría. Aparte del «Teno» y «Aconcagua» nada nuevo hemos visto.

Y en estos dos barcos vino a extremarse aun mas el mal trato que la Cia. acostumbra con sus tripulantes. Digo mal trato porque esta Cia. ha colmado la medida en cuanto a incomodidad, desaseo, tiranía, mala comida y trato de su tripulacion. De esto no voy a responsabilizar sino a los jefes de a bordo y en la bahía.

Empezando por el propio capitan de bahía Sr. Stowhas que es todo un monumento de groserías y de ignorancia, los capitanes de barco y demas oficialidad a bordo rivalizan en su empeño de hostilizar a las tripulaciones a su cargo. Llenaríamos páginas enteras detallando punto por punto las tiranías y arbitrariedades de ciertos jefes que enfatuados con los puestos que tienen, se transforman a bordo en verdaderos insanos que pelean y abofetean hasta a su propia sombra. Elementos que debieran ser encerrados en un manicomio, gozan a bordo fama de «idiáticos» o «neurasténicos» cuando en realidad son víctimas del alcoholismo o de cualquiera otra degeneracion física o moral.

Confiado el cuidado de las tripulaciones y de los barcos a tales elementos, se ha venido gestando un profundo distanciamiento entre jefes y subalternos, destruyéndose todo asomo de cooperacion, tan necesario al progreso de cualquier iniciativa honrada de bienestar y propiedad comun.

Hay casos excepcionales, y es honrado declararlo, de jefes conscientes y razonadores, que se atraen el respeto y la consideracion de sus subalternos que no se deciden muy fácilmente a separarse de un buen jefe. Esto podrá, Sr. Gerente, constatarlo fácilmente examinando los roles de tripulaciones y observando que hay jefes cuyo personal es cambiado en su mayoría cada viaje, mientras hay otros que navegan años con el mismo personal o en cambio de dos o tres tripulantes cada viaje. Estos buenos jefes permanecen aislados siempre en puestos subalternos sin ascender o se retiran de la Cía. ahogados por la intriga y maledicencias del capitan Stowhas o el Sr. Sub Gerente de la Cia. que estiman peligroso el jefe que se comporta bien con la tripulacion.

Parece cosa aceptada como indiscutible que los jefes a bordo son mas bien verdugos del personal a su cargo, que vigilantes de los intereses de la Cia. confiados a sus cuidados.

Estimo que el tiempo de los capitanes semi-piratas, semi-negreros, de pistola al cinto y hacha de abordage a la mano, a pasado a la historia.

El brazo del trabajador ha dejado de ser objeto comerciable y los tripulantes de vapores no son agenos al progreso intelectual y moral que se opera en el proletariado universal. Los industriales salitreros así lo han comprendido y en vez de luchar estérilmente contra el progreso de las ideas, tratan de ponerse a tono con la situacion del momento. Igual cosa observamos en las faenas carboníferas. El propio Gobierno de Chile dictando leyes llamadas sociales cree dar un paso considerable hacia las vindicaciones proletarias. ¿Por qué las compañías de vapores han de quedarse al margen del progreso y han de empeñarse en mantener el mismo

sistema arcaico de persecuciones por ideas, de listas negras, de bajas intrigas de jefes enfatuados y torpes?

¿Cree el Sr. Gerente honradamente que con eliminar del trabajo de sus barcos a los tripulantes mas antiguos y probadamente honrados y competentes, ha solucionado la cuestion social?

¿No cree Ud. Sr. Gerente, que en las listas negras puestas en práctica en esa y otras Cias., tendrán que producir tarde o temprano su natural estallido? Piense, Sr., que el problema que el Sr. Stowhas y el Sr. Stuven cree haber solucionado, está recien empezando a afrontarse y quedan aun días árduos de luchas tenaces entre las dos fuerzas opuestas: Capital y Trabajo, y esta lucha será tanto mas dura, tanto mas enconada cuanto mayor sea el empeño qué los malos servidores de la Cia., ponen en enconar y en agitar la situacion presente.

Me dirá el Sr. Gerente, que aun no le he comprobado que los señalados son malos servidores. Debo recordarle los atrasos y entorpecimientos en la salida de los vapores en los meses pasados, atrasos y entorpecimientos que buenos perjuicios le ocasionaron no solo materiales sino tambien morales a causa del desprestigio que los atrasos y demoras acarrean sobre la Cia. Pues bien, uno por uno, podría yo detallarle y demostrarle que tales contratiempos no se hubieran producido a no mediar la intervencion del capitan Stowhas y el Sr. Sub-Gerente de la Cia. que desobedeciendo y atropellando órdenes del Sr. Gerente, procedían a su árbitro a bordo provocando así conflictos graves donde solo habían incidencias fáciles de subsanar.

Los robos a bordo.

Aun mas, puedo señalar la existencia de una verdadera asociacion a bordo que obra en las tinieblas para asegurarse la impunidad. Esta asociacion a bordo que tienen por objeto robarle a la Cia. tiene hasta vinculaciones y procede por medio de la intriga para eliminar del trabajo a quien tenga la valentía de decirle la verdad. Se comercia descaradamente con los intereses de la Cia., y nada de esto se trasluce, solo nosotros los tripulantes nos damos cuenta cabal de esto y tenemos que callarnos porque el que habla o protesta es colocado en el acto en la lista negra y no es admitido por los capitanes a bordo, se me dirá que de todo esto no hay pruebas legales. No se buscan testigos para robar ni deja huellas el que roba inteligentemente y bien respaldeado.

Despues de esto, el jefe que no es afiliado a la hermandad que maniobra en la sombra, es eliminado de la Cia. por cualquier pretexto que para el caso no puede faltar.

Para terminar Sr. Gerente, le ruego que no me tome por delator soy responsable de lo que escribo y me dirijo tambien a una persona responsable y conocedora de lo que trato.

El defecto que anotaba al principio, de jefes inescrupulosos y gerentes ineptos, no es aplicable a Ud. marino antiguo y conocedor de la materia no puede ni debe dejarse engañar por los que lo rodean. Investigue, Sr. Gerente, percátece del por qué de la ruina de la C. S. A. V., abundante en barcos, en fletes, en pasageros, en subvencion del Estado, pero tambien abundante en jefes venales y de mano larga y empleados decorativos y adulones

¡Investigue Sr. Gerente, investigue!

LUIS TORO.

Crónicas Argentinas

La reaccion de los armadores

La Federacion Obrera Marítima, en su tren de reorganizacion, ha traspasado en estos últimos tiempos, no solo en la indiferencia de los reacios, sino que está librando una batalla de vida o muerte, para desbaratar los planes siniestros del capitalismo naviero.

Los armadores, con su ansia de tener subyugada a su capricho a las tripulaciones, fomentan por todos los medios la destruccion de la organizacion obrera, para esto se valen de las autoridades marítimas, las cuales por medio del prefecto Hermelo, personaje siniestro y agente incondicional de los armadores obstaculiza nuestra propaganda, no dejando repartir manifiestos ni periódicos por el puerto.

Esta reaccion de parte de las autoridades marítimas, que obedece a órdenes directas de los armadores, constata la mas rotunda prueba de mala intencion con que se mira la reorganizacion de los trabajadores marítimos.

Todos los trabajadores del pacífico conocen mas o menos la forma en que la organizacion quedó despues del último conflicto, como tambien reconocerán la accion que se viene desplegando para volver a tener el control sindical en los barcos, pero esta buena voluntad y desicion que tienen los camaradas marítimos se estrella con la reaccion de las autoridades marítimas, que impiden el desarrollo de nuestra propaganda, infinidad de compañeros han sido detenidos por el solo hecho de darle en el muelle un manifiesto a un tripulante. Esta práctica reaccionaria digna de un gobierno inquisidor son las que tratamos de echar por tierra porque no se concibe cual es el motivo que se nos coarte la libertad de hacer propaganda por la organizacion de los trabajadores marítimos.

La Federacion Obrera Marítima, como entidad representativa del proletariado marítimo hará por intermedio de sus militantes, todo lo que a su alcance esté, para reorganizar al gremio y volver a imponer a los armadores las moralidades que deben tener los trabajadores organizados.

Por eso queremos que los trabajadores de todo el mundo se enteren de las mordazas conque se trata de destruir lo poco que tenemos del sindicato.

Tenemos la certeza los marítimos que por encima de todos los abusos del prefecto Hermelo, y por arriba de las intrigas de los armadores, la F. O. Marítima debe imponerse para hacer valer los derechos que pertenecen a los tripulantes, hoy pisoteados y vejados por los armadores y milicos de la prefectura.

Queremos organizar el gremio para que así podamos hacer efectivo en cualquier momento, un acto de solidaridad internacional con aquellos barcos en que las tripulaciones nos pidan ayuda, para conquistar una mejora que se les niegue, como igualmente para poder estrechar lazos de fraternidad con todos los trabajadores marítimos del mundo y estas aspiraciones basadas en un criterio amplio y consciente, las llevaremos a la práctica, porque para eso contamos con la fe y el entusiasmo de ser la F. O Marítima hecha una entidad que cobije a todos los trabajadores del mar, dispuesta siempre a afrontar los vendavales de la lucha contra el capital y el trabajo.

El derecho a reunion

En este pais «libre y democrático» como dice la constitucion, al derecho a esteriorizar en las plazas públicas las ideas, está prohibido desde hace dos años.

¿Cuál es el motivo?, nadie lo sabe, sin embargo las actividades obreras o agrupaciones que traten de organizar una manifestacion callejera, o un mitin en determinada plaza o calle, la policía fiel guardadora del orden establecido, niega el permiso, siempre a última hora para que así los trabajadores que acuden a determinados puntos de reunion sean víctimas del machetazo del cosaco.

En la Arjentina el gobierno, no ha sido formado todavía por los militares, vale decir que todavía no vivimos bajo una dictadura efectiva, sin embargo el presidente Alvear revestido con esa sonrisa jesuita que lo caracteriza, nos tiene harto de dictadura.

La dictadura en la Arjentina es una mercancía que se introdujo de a poco y que solamente nos dimos cuenta de ella, cuando estábamos preñados de dictadura.

Todos nuestros actos de protestas contra la dictadura y tiranía de los Primo de Rivera, Alessandri y Leguia, todas las manifestaciones contra el terror carcelario y la represion a las ideas, han sido prohibidas, el gobierno no quiere ver desfilar por las calles de Buenos Aires el regimiento de los parias con sus rojos estandartes y sus rebeldes canciones, no quiere tampoco que en plena luz del día, se acuse a los gobernantes de los crimenes con los trabajadores que defienden su derecho; por eso coarta la libertad y el derecho de reunion, para que nuestra protesta quede ahogada bajo el zarpazo policial.

La dictadura que ejerce la Argentina para matar las ideas y acallar la rebeldía, es una dictadura jesuita envuelta en un manto hipócrita, porque no teniendo argumentos con que justificar los atropelios a la constitucion, la policia contesta que lo hace para evitar el choque con los elementos de otras tendencias, esta mixtificacion de parte de las autoridades es una farsa, porque comunistas, socialistas, radicales y conservadores hacen manifestaciones callejeras y propaganda para su chiquero político, mientrastanto a nosótros se nos tiene reducido al silencio.

Esta represion subterránea que hiere como el puñal del traidor, es la consecuencia lógica de las tiranías europeas y sudamericanas, por lo tanto los trabajadores conscientes, los que están alejados de toda la politica rastrera que sirve para engañar al pueblo, deben estar en guardia y ponerse alerta para poder contrarrestar a tiempo este estado de opresiones a que se nos está reduciendo.

EL MARINERO S.

B. Aires, Octubre 9 de 1925.

A los compañeros de la Seccion Máquina

El tiempo y la experiencia lo ha demostrado con sobradísima razon y es muy acertado el adajio que dice así «Niño que no llora no mama» . Es así compañeros, como la seccion enbierta hicieron prevaiecer su fuerte voz ante los acumuladores del oro, haciendo cumplir las ocho horas de trabajo y que los días festivos les fuera pagado extraordinario. Tambien la cámara consiguió su sobretiempo en parcialidades. Estas dos secciones fueron haciendo ambiente en los barcos, para conseguir las mejoras que ellos gozan. Tambien queremos dejar de manifiesto que la seccion oficiales consiguió un 20% de aumento sobre su sueldo, este no fué debido a andar doblando el espinazo como camello ni a andar arrastrándose como reptiles, sino únicamente a la unificacion de todos los oficiales organizados.

¿Y ahora camaradas, la sec-

PASA A LA 6a. PAGINA

De Puerto Pastenes

Departamento de Traiguen, Comuna de Lumaco

Ha llegado hasta nuestra redaccion, lastimeros ayes de los parias de esa rejion, quejas doloridas que hablan de la infame explotacion vergonzoza y humillante de que son víctimas criollos de esas tierras, por extranjeros ambiciosos, déspotas y canallas, protestas que dicen claro de las tiranias que envenenan ese ambiente.

Allá en ese rincon, apartado, vivían escasamente pero tranquilos los aborígenes de esos lugares, pero esta tranquilidad tenía que ser turbada por la codicia, esos pacíficos campesinos teman que ser despojados de sus tierras y arrojados a la calle despues de robárselas.

Pues fué así, como el gobierno, hizo la concesion de esas tierras a una Sociedad Italiana, que sentó sus reales y su despotismo burgues alrededor de aquellos ingenuos «huasos» martirizándolos y usurpándoles sus herencias y haciendo con esos hermanos de miserias, lo que les dió la real gana, amparados y ayudados por un vendido delegado representante del gobierno y por la policía.

El juez de esa comuna, donde llevan sus quejas esos campesinos tambien es italiano, y como es natural, ciego defensor de sus compatriotas en cuya autoridad se le hace callar y bajar la cabeza a los reclamantes.

Ya comprenderán los compañeros, la vida de esos miserables hijos del trabajo. Abusan las autoridades en las mismas barbas del Gobierno. ¿Cómo abusarán allá lejos?

Hay necesidad, camaradas de Lumaco, que hagáis una sola fuerza, que reunidos a todos los que sufren la explotacion inicua de esos inescrupolosos emigrantes, será la única forma de deshacerse de esa brutal opresion; valor camaradas y la lucha hermanados todos, que nosotros estamos listos para ayudaros con nuestro consejo y con nuestras prácticas y con nuestro amor por conseguir la emancipacion y educacion de toda la clase explotada.

Esperamos mas datos.

C. R.

Incidente en el vapor "Pisagua"

Un capitan como muchos déspotas

Nuestro periódico, cumpliendo fielmente el programa que se le ha señalado, en sentido de informar a los trabajadores, sobre los acontecimientos y abusos que con frecuencia se vienen sucediendo a bordo de los barcos, pasa a detallar como sucedió el último incidente a bordo del vapor «Pisagua».

En este vapor, como en todos los demas barcos de nuestra floreciente Marina Mercante Nacional, las condiciones de vida y comodidades de los tripulantes son pésimas, las comidas malas y escasas y el trato de los jefes para con sus subordinados, es inhumano. Las condiciones marinas de la nave son peligrosísimas, pues no cuenta con los elementos indispensables para en caso de naufrajio.

En estas condiciones navegaba este último viaje el vapor «Pisagua». La tripulacion, como es natural, llevó su justo reclamo al capitan.

El capitan, Cristhian Harne, extranjero déspota e intransigente, como todos los demas aparecidos que se han enseñoreado en este territorio, se sulfuró por el reclamo de la tripulacion, tildando a los compañeros mas sin miedo para esponer sus razones, como subversivos y promotores de esta gran sublevacion como era el sentir y los ayes de toda la tripulacion.

Este nuevo Romeu, antes de llegar a Taltal, llamó al compañero Vicente Galindo a su camarote, y le amonestó como culpable del reclamo y despues de un cambio de palabras le tomó el nombre Al resto de la tripulacion, le prohibió subir a la toldilla de popa pretextando ir pasajeros y obligándolos en esta forma a permanecer los tripulantes encerrados en sus cuevas infectas y oscuras que les tienen a bordo para el reposo.

Una vez llegado a Antofagasta y cuando ya el buque habia descargado gran parte de su carga, por orden de la Gobernacion Marítima, se desembarcó al compañero Galindo en calidad de reo.

En vista de esta medida por demas arbitraria, la tripulacion acordó el paro hasta que el compañero fuera devuelto a su puesto.

El capitan dió parte de este paro, llegando a bordo el Gobernador Marítimo, quien conferenció con el capitan y sin oir ninguna razon de la tripulacion, hizo venir guardianes y llevar en calidad de reos a cinco compañeros mas.

¡La justicia chilena! ¡La ley del embudo! ¡La razon del roto es un mito ante el tintineo del oro burgues!

Por suerte en ese puerto los compañeros no estaban solos, habían tambien desheredados de la fortuna, que corrieron valientemente en ayuda de sus hermanos de miseria y despues de permanecer fondeado el buque varios dias, se solucionó el conflicto, volviendo todos los compañeros a sus respectivas labores y con la condicion especial de que el capitan no tomaría ninguna represalia con los tripulantes.

La palabra de honor empeñada por el extranjero capitan, fué en esta ocasion como siempre ¡Falsa e Hipócrita! pues apenas llegados a Valparaiso se le dió permiso a la tripulacion hasta las 5 de la tarde para saltar a tierra por salir el buque ese mismo día, pero al presentarse los tripulantes a la hora indicada el capitan despidió a cinco compañeros, los que mas habían actuado en el movimiento de Antofagasta. Estos tripulantes eran despedidos sin terminar su rol firmado a la salida de Valparaiso y con la indiferencia característica de la Gobernacion Marítima de este puerto.

Los demas compañeros de cubierta y algunos de máquina, al ver la veleidosa actitud del capitan, se vinieron tambien a tierra, haciendo causa comun con sus compañeros despedidos.

¡Valiente rasgo de solidaridad! Tomen nota los que siguieron a bordo y todos los tripulantes como se cumple nuestro lema «Una ofensa hecha a uno es una ofensa hecha a todos.

Llegue hasta la Federacion Marítima de Antofagasta, nuestro mas sincero agradecimiento por su valiente cooperacion en solucionar este conflicto y que sea esta la norma que nos guie en cualquier llamado análogo.

Valiente actitud que asumen los camaradas del Transporte Marítimo de Norte América

Hermosos rasgos de solidaridad ante la huelga declarada por los compañeros marineros ingleses

Por intermedio de «Solidaridad» de Chicago nos hemos impuesto de que a pesar de que nuestros camaradas del Transporte Marítimo de Norte América no se encontraban en condiciones de ir a un movimiento, aunque la situacion los obligaba, a pesar de estar faltos por completo de la propaganda necesaria, y por encima de muchos otros inconvenientes, han acudido gustosos en ayuda de los camaradas marineros ingleses, hoy envueltos en un gran movimiento huelguístico

Nuestros compañeros americanos dicen: «El conflicto es ineludible y no nos queda otro remedio que correr a la ayuda de nuestros compañeros ingleses y parar al mismo tiempo la ofensiva lanzada por los navieros americanos aprovechándose de la crisis del país y de la desorganizacion en que estamos al presente.

El motivo que ha obligado a los marinos ingleses a rebelarse contra sus líderes y los armadores al mismo tiempo, ha sido la aceptacion por parte de los jefes de la Union de una rebaja de una libra esterlina por mes, sin consultar y contar con la aprobacion de los miembros.

La huelga ha sido expontánea y ha afectado a números de los mas grandes puertos de Inglaterra donde están paralizados la mayor parte de los barcos de carga y los correos son movidos por los reservistas de la armada y algunos rompe huelgas, reclutados con grandes esfuerzos por los oficiales traidores de la Union, los armadores y Gobierno.

En la mayor parte de los puertos de las colonias inglesas las tripulaciones de los barcos se han declarado en huelga al tener conocimiento de la rebaja de los sueldos, que debían entrar en efecto el 1º. de Septiembre.

En los puertos de Australia la huelga es total y las autoridades federales han pasado leyes especiales para deportar a los representantes de las uniones marítimas, los que no han seguido el ejemplo de los de Inglaterra, si no se mantienen firmes al frente de la huelga. En Sydney, capital de Australia, se celebró una gran manifestacion de simpatía con los marítimos en huelga en la que tomaron parte mas de quince mil trabajadores y se pasaron resoluciones amenazando con una huelga general en caso de que se llegara a deportar a los líderes de los huelguistas En Cape Town, en el sur de Africa, se ha llegado al secuestro de los tripulantes para sacar los barcos a la mar, pero ante la negativa de los tripulantes de trabajar, los barcos se han visto obligados a volver a puerto. En Nueva Zelanda se intentó deportar a Jack Lyons, delegado de la I. W. W. en un barco australiano, pero ante la amenaza de los trabajadores, las autoridades se hicieron la vista gorda hasta que llegó la hora de la salida del barco y Lyons salió con él, frustrando los deseos de las autoridades que lo querían mandar para los Estados Unidos.

Los principales puertos de la India Inglesa y de la China están sólidamente paralizados y la huelga se ha extendido a los puertos del Canadá y de las Antillas Inglesas.

La huelga se extendió a los Estados Unidos al recibirse por la oficina de la Union Industrial N. 510 un cable en el que se daba noticia de la declaracion de la huelga y se

pedía el apoyo. La oficina central pasó copia del cable a todas las Sucursales y la del puerto de Nueva York fué la primera en votar la huelga por unanimidad; las demas Sucursales no tardaron de contestar secundando el movimiento.

A la llegada a Nueva York del «Magestic», el primero de los barcos ingleses llegados con rompe huelgas y marinos de la reserva, se organizó una manifestacion a la que concurrieron mas de mil personas llevando grandes cartelones en los que se echaba en cara su mal proceder a los esquiroles. La policía disolvió la manifestacion pero la actividad de los huelguistas ha conseguido de que la mayor parte de los tripulantes del «Magestic» se avergonzaran de su accion y hayan abandonado el barco en el puerto de Nueva York. La huelga se va extendiendo y segun el último reporte recibido de Nueva York, son decenas de barcos los que están paralizados totalmente y centenares los que se han visto afectados mas o menos parcialmente.

En el puerto de Mobile al ser declarada la huelga fué abandonado totalmente el único barco que estaba en el puerto, pero la policía no podía pasar sin salir a la defensa de los explotadores y asaltó el local y se llevó presos al secretario y a los que ahí se encontraban. Se telegrafió a Nueva Orleans y de aquel puerto salieron refuerzos para mantener el local abierto e intactas las líneas de defensa de los huelguistas.

La Union Industrial del Transporte Marítimo ha aprovechado la huelga de solidaridad para presentar demanda a los armadores en la que se pide el estricto cumplimiento de las condiciones que se obtuvieron en la huelga de 1923, las que habían ido siendo ignoradas por la mayoría de las compañías hasta el extremo que los sueldos habían bajado de los dos sesenta y dos cincuenta y sesenta y cinco dollares hasta quedar reducido a cuarenta y cuarenta cinco dollares en la mayoría de los barcos particulares. Las tres guardias en cubierta, el pago de las horas extras, la comida y la limpieza de los ranchos, son cuestiones que han recibido la atencion de las demandas presentadas a los armadores. Las condiciones a que se había llegado en la marina americana eran tales que solo nuestra apatía y desorganizacion nos podían hacer tolerarlas. Así es que esperamos que ahora que nos hemos visto precisados a ir a la huelga sabremos luchar como hombres para romper en un algo las cadenas que nos ligan en la esclavitud.

En la prensa capitalista nos enteramos de que los trabajadores del puerto en Kingston, Jamaica, han abandonado el trabajo como un solo hombre y que el puerto está absolutamente paralizado.

La Union de los marítimos en la China hace mas de tres meses que tiene sólidamente paralizados los puertos de Shanghai, Hon-Kong y Canton, en lo que a la navegacion inglesa se refiere.

Ha llegado pues la hora de que demostremos a nuestros explotadores que se han borrado las diferencias de razas que por tanto tiempo nos dividieron, y que hoy sabemos estar juntos blancos, negros y amarillos».

De la 1a. Página

rables intereses extranjeros, vijilar y despojar hasta de sus mas apremiantes haberes a los infelices del puño de la herramienta. Llevarlos de un punto a otro, sin tierra, sin un miserable hogar, sin mas enseres que unos mugrientos trapos pegados al cuerpo; sin mas físico que rostros tristes y demacrados, los cuales dejan ver las mas hondas huellas del sacrificio.

Así marcha el noble, el valiente y generoso roto chileno que tantas glorias y grandezas diera al Pacífico austral, así tambien marcha el país, cayendo y levantando con el enorme peso de la bancarrota que lleva puesta sobre los hombros, siempre lleno de parches y enlutado ante el magno sacrificio de los caídos.

Unos defienden los intereses creados.

Otros defienden el ideal.

Todos hermanos al fin.

Pero no estará lejano el día en que el uniformado, reconociendo su profundo error de defender intereses que no le pertenecen, aun en contra de sus hermanos, vuelva sus bayonetas contra el usurpador, y dar el mútuo, el deseado abrazo de fraternidad humana al forjador de las fuerzas vivas de la nacion.

Para entonces ya no podrán los eunucos escribidores de la prensa capitalista dar los últimos retoques al tráiico cuadro que presentan los cultísimos hombres de gobierno de nuestra desgraciada tierra.

OMOR.

De la 4a. Página

cion máquina que ha conseguido?, nada, absolutamente nada, y tenemos que lamentar como principio que estamos obligados a desempeñar esclavizadamente la faena mas ruda del barco, pues nos hacen trabajar 56 horas semanales sin ninguna remuneracion al exceso que hay entre las 48 horas de reglamentacion. ¿Por qué a nosotros se nos hace trabajar el dia Domingo sin abonarnos sobretiempo?

Es la hora compañeros de máquinas que nos organicemos en una fuerte y gran union como son los I. W. W. que son internacionalmente, y en caso de cualquier conflicto los trabajadores organizados del mundo en general responden a sus hermanos de sacrificios. ¿Por qué entonces ser indiferentes a organizarse en esta forma? ¿No habemos un buen grupo de entusiastas y animados compañeros de la seccion màquina que estamos dispuestos a seguir luchando por intermedio de nuestra organizacion, hasta conseguir todas las mejoras que nos asiste, como ser un aumento de un 50% a nuestro jornal y tambien el mejoramiento de las condiciones de vida en los barcos, el mejoramiento de la comida, etc, etc., que deja mucho que desear?

Entonces, compañeros, no se muestren egoístas y acudan al llamado que les hacen un grupo de compañeros de labores y manden su opinion a Av. Errázuriz 414.

Valparaíso, Octubre 16 de 1925.

LA COMISION.

Balance general del Comité Pro Gira

ENTRADAS POR EROGACIONES

Vapores: «Yungay». $ 51. «Chiloé» 20, «Imperial 44, «Rio Bueno» 88, «Quito» 44. «Luisa» 23, «Mapocho» 161. «Taltal» 22.60, «América» 20. «Taltal» 27, «Maipo» 32, «Perú» 13.40. «Rio Claro» 28.20, «Flora» 14. «Palena» 104.40, «Chile» 155, «Fresia» 34. «Imperial» 11, «Magallanes» 55.20 «Aysen» 83.60, «Maipo» 21, «Rio Bueno» 26. «Palena» 15, «América» 8.50, "Rio Claro" 4.50, "Quito" 16, "Palena" 5.25, Un Oficial 5. "Rio Bueno" 29 50. "Flora" 11.30, "Perú" 26. "Caupolican" 6.25.

Total		1.156.50

SALIDAS

Cuaderno y huincha para la máquina.....	$	7.40
Sobres y gastos en góndola	"	2.30
Un delegado Gira de propaganda (Junio 4)	"	40.00
Delegado propaganda Iquique	"	40.00
Gastos góndola y por repartir volantes	"	4.20
Dos mil volantes invitacion al Teatro Pálace	"	20.00
Un block y estampillas	"	5.20
Un cuaderno y un libro tesorería	"	3.80
Un tintero y plumas...	"	1.60
Secante y tiza.....	"	0.60
Un delegado propaganda San Antonio	"	33.00
Un timbre Consejo va por «Mapocho»	"	8.00
Un tampon para timbre	"	3.00
Un libro de actas y block para el vapor «Mapocho»	"	3 00
Hilo y tampon para el comité	"	3 40
Un block y gastos en bote	"	3.90
Plumas, lapicero, góndola y estampillas.....	"	6.20
Dos delegados en gira de propaganda a Taltal, ida y vuelta	"	580.00
Estampillas y telegrama a Los Vilos	"	10.70
Papel calcar	"	7.00
Sobres	"	5.50
Carro y ascensor	"	5 40
Dos cliches lista pro gira	"	40.00
Dinero pagado para repartir volantes	"	8.00
Gastos en telegramas...	"	32.90
Sobres y gastos en góndola	"	125.50
Correspondencia a la Argentina	"	1.60
Un delegado propaganda a Gatico	"	100.00
Gastos en estampillas, circulares y cartas	"	15.00
Delegado a San Antonio propaganda	"	260 00
Asistencia médica a un enfermo	"	1.00
Dos delegados a Coquimbo propaganda	"	150.00
Bote	"	4.00
7.000 manifiestos propaganda	"	148.00
Comision cuatro personas a Portales	"	10.00
Secante	"	1.20
Compra de un estante	"	50.00
Comision cuatro compañeros al Sauce	"	7.00
Dos cintas para la máquina	"	9.40
Trámites para sacar presos	"	14 00
Delegado a San Antonio propaganda	"	130.00
Atencion una compañera venida de Santiago	"	10.00
Funerales M. Taliedo	"	50.00
Dinero entregado al cartero	"	9.00
Delegado a Coquimbo gira	"	30.00
Tiza y cáñamo	"	1.00
1000 recibos pro gira	"	36.00
14000 volantes propaganda	"	246.00
Total	$	2.170.80

RESUMEN TOTAL

Entradas	$	1.156.60
Salidas	"	2.170.80
Déficit	$	1.014.30

De este déficit, se le debe al comité pro imprenta $ 730.00, al compañero Arenas por 14.000 volantes $ 246.00. Al mismo compañero por 1000 recibos pro gira $ 36.00.

Se encarece a los compañeros tripulantes, que en caso de cualquier duda, se dirijan al secretario del Transporte Marítimo.

Balance del No. 21

ENTRADAS

Superávit del N°. 20...	$	321.50
vapor "Quito" Cubierta	"	16.00
Paquetero Juan E. Ramos, Antofagasta	"	10.00
Hasta aquí lo recibido por Tagle.		
Vapor "Bet-Chala", Cubierta por C. Ampuero	"	26 40
Vapor "Chile", Cubierta por J. Perez.....	"	24.00
Vapor "Mapocho", Cubierta por L Salas.....	"	11.40
Vapor "Huasco", Cámara por L. Ramirez...	"	18.50
Pacasmayo (Perú) Paquetero Celso Granito..	"	6.00
	$	433.80

SALIDAS

Hechas por el compañero Tagle.		
Estampillas	"	15.80
Telegrama y Carro.... ..	"	5.20
Impresión del N°. 21 2.000 ejemplares	"	210.00
Gastos hechos por mí		
Una huincha para máquina.....	"	6.00
Estampillas y papel para máquina.....	"	3.00
Un block y 25 sobres	"	2.20
Carro	"	4.00
	$	246.20

RESUMEN

Entradas	$	433.80
Salidas	"	246.20
Superávit para el N°. 22	"	187.60

J. REINUAVA

Imp. «El Sembrador», S. Perdices 8